PRZEGLĄD
ROLNICZY, HANDLOWY I PRZEMYSŁOWY

Pismo bezpłatne, wychodzące dwa razy na tydzień przy DZIENNIKU WARSZAWSKIM.

Nr 92.

WARSZAWA—NIEDZIELA
Dnia 13 (25) Listopada 1855 roku

POSPOLITE WIEJSKIE POWÓZKI.

(Patrz Nr. 91.)

E. Powody dla urządzenia głównych części powózek, mianowicie czworokólnych.

U woza uważać można dwie główne części: część zwierzchnią czyli pukład, i część dolną, t. j. koła z osiami. Pukład służy do zajęcia przedmiotów przewozić się mających i powinien stósownie do tego być urządzony. Pospolicie składa się pukład ze spodnicy (dennicy), drabek albo desek, ustawionych między czterema kłonicami, albo też z pudła zbitego z desek z przodkami i tylkami. Dla rzeczy drobniejszych, tudzież dla wyjazdy, kładą także między drabiny półkoszki plecione z pręcia. Część dolna czyli koła z osiami, służą za podstawę pukładowi i nadają mu ruch potrzebny. U sani są podstawą łcwiny z nasadami i dyszlem.

Spód woza dzieli się też jeszcze na przodek i tył; każden składa się z osi i dwóch kół, oraz z ryczona na przodku, a nasada u tyłu. Do przodku należy jeszcze: dyszel, skręty, jarzemko i waga z łągwiami i barkami; do zadu należą zaś śnice i rozwora, która łączy tył z przodkiem, sworzniami spojone.

Okucie u woza służy na to, aby uczynić go trwalszym i mocniéj spoić pojedyńcze części, tudzież do założenia siły pociągowéj. Okucie wozów nader bywa rozmaite; lecz wszystko to zarówno, byłe tylko odpowiadał przeznaczeniu swemu. Aby okuw był dobry, powinien być trwały, lecz prosty i lekki, a tém samém nie zbyt kosztowny. Na okuw dobrego gospodarskiego woza do pracy potrzeba 360 funtów żelaza, włącznie z 1/6 wagi jego, którą utraci przy kuciu i wyrabianiu,

a. Oś.

W osi rozróżniamy: środek osi i końce, czyli szenkle (ramiona). Środek osi stoi pospolicie na wysokim kancie, a jéj grubość czyli wysokość powinna być odpowiednia ciężarowi, jaki ma unosić. Szerokość osi zawisła od grubości szenkli, a zaś długość od przepisu szerokości kolei. Osie drewniane wzmacniają założonym pod nie prętem żelaznym, a umniejszając im tarcia, okuwają je przy stósie i przy końcu żelaznemi blachami.

Szenkle powinny być, o ile tylko można cienkie, aby jak najmniéj tarcia sprawić mogły. Na końcu może promień szenkla być mniejszy, jak przy stosie, albowiem wiadomo jest z doświadczenia, że osie najczęściéj przy stósach się łamią: a prócz tego i tarcie będzie mniejsze, gdyż tylko średni promień całéj osi na nie działać będzie. Prócz tego kształt ostrokrążkowy ma i tę korzyść, że koło mniejsze zawady ominąć może. Zanadto kliniastego kształtu zaś są też nie dobre, gdyż odchodząc od stósów ku lunom, zanadto zostawiać będą zbyteczněj przestrzeni. Grubość szlenków nie powinna ani przechodzić grubości środka osi, ani też powinna być od niego cieńsza, gdyżby się łatwo zadzierać mogła. Środek osi jest u góry wyższy jak szenkiel, a część jego przypierająca do szenkla zowie się stósem. Szenkle powinny być dość długie, by mogły na nich zmieścić się piasty, mając jeszcze małą przestrzeń między stósem a lunem, która przecież nie powinna być nadto wielka, gdyżby się stała przyczyną nierównego biegu woza Dziura do luna niech nie znajduje się nadto blisko końca, aby się nie wyrwała.

Położenia linji środkowéj daje postawę szenklom. Nadaje się zaś linji środkowéj szenkla postawę taką, iżby spodnia jego powierzchnia tworzyła z powierzchnią spodnią środku osi linją prostą: albo iżby się cokolwiek nachylała ku końcom osi. Przez kierunek ostatni zmusza się koło do zachodzenia ku stósom, co oczywiście też lepiéj, jak żeby zachodziło na luny. Zbyteczne pochylenie szenklów nie przynosi żadnéj korzyści, a zatsczając koła pod wóz, zwęża koléj. Na drogach pochyłych i spadzistych są nawet niebespieczne, gdyż wóz łatwie wywraca, a i koła prędzéj ucierpieć mogą, mianowicie sprychy.

Osie żelazne i do wozów gospodarskich coraz już bardziéj zaprowadzają; nie będzie więc od rzeczy pomówić tu o ich korzyściach i niedogodnościach. mianowicie, że wielu mniema, iż wóz na osiach żelaznych pod wszelkiemi okolicznościami najlżéj idzie.

Oś żelazna podpada daleko mniejszemu tarciu, jak oś drewniana, dla czego na drogach twardych i równych, tudzież na drogach żwirowych widocznie się lżéj jedzie. Korzyść ta znika na drogach nierównych, i gdzie pod górę lub z góry jechać wypada. Jak na pochyłéj płaszczyźnie, tak znów w drogach miękkich i piasczystych lżéj wóz idzie na drewnianych, niż na żelaznych osiach.

Żelazne osie mają pierwszeństwo przed drewnianemi dla tego jedynie: że są mocniejsze i trwalsze, i że mniejsza ich objętość dozwala

głębiéj zapuścić sprychy w piastę, która nie potrzebuje tak bardzo być rozwiercona jak do osi drewnianéj. Daléj, że mniéj potrzebują smarowidła, które z resztą i łatwiéj nabyć, co szczególniéj przy długich drogach ważną jest rzeczą. Osie żelazne nie zapalają się téż.

Niedogodności żelaznych osi są najpierw, że więcej kosztują, a potém, że podczas mrozu przynajmniéj od początku trzeba jechać ostrożnie, aby przez uderzenie kół nie popękały. Nie trzeba na osie brać ani za twardego, ani téż za miękkiego żelaza, albowiem zbyt twarde łatwiéj się łamie, a zbyt miękkie snadno się zegnie. Przytem należy doskonale skuć je do kupy. czyli zbić.

b. Koło.

Części ciała są: piasta, sprychy (śpice) i dzwona z potrzebnym okowem. Ich urządzenie, wielkość i postawa, czyli położenie jednéj do drugiéj, są nader ważne, gdyż od tego zawisła łatwość jazdy i trwałość całego koła.

W piasty zapuszczają się sprychy: ich grubość musi zatém być dostateczna, aby ostatnie należycie wcapować można. Długość piasty powinna być taka, iżby koło chodziło równo. Za długie piasty są niedogodne, gdyż wymagają długich szenkli, które mają różne niekorzyści. Piasty przewiertują według grubości osi, a potém na końce osadzają wewnątrz żelazne buksy do osi drewnianych, do żelaznych zaś dają buksy metalowe. Zapobiegając temu, aby się buksy nie wykręciły, dają im z zewnętrznéj strony ostre zakrzywienia, które wąsami się nazywają.

Zazwyczaj dają do jednego koła dwanaście sprych; lecz jeżeli koła są małe, mogą téż i mniéj sprych miéć. Grubość sprych zależy od przeznaczenia woza do większych lub mniejszych ciężarów; a długość od wielkości koła. Każde koło ma połowę tyle dzwon, ile sprych, t. j. sześć. Najodpowiedniéj jest, kiedy wszystkie sprychy są od siebie równo daleko oddalone. Dzwona u kół nie powinny być za szerokie, wyjąwszy na dobrze ubite lub żwirowe drogi, przez co wóz idzie pewniéj i równiéj. Na drogach miękkich ciężéj wóz idzie z szerokiemi jak z wązkiemi dzwonami, gdyż dzwona szerokie mają téż szerszą pod sobą płaszczyznę do złamania. Dla opadania z kół błota, zaokrąglają się dzwona.

Obręcz na kole bywa albo jednostajna lub téż składana, i to najczęściéj z tyle części, ile jest dzwon. W ostatnim razie przychodzi każda część obręczy tak na koło, iż środek jej przypadnie na spojenie dzwón, przez co zawsze dwa a dwa dzwona spojone są przez jednę część obręczy. Dając na koło obręcz jednostajną, ma się tę niedogodność, iż po zeschnięciu koła obręcz odstaje i mało trzyma dzwona, a potém, iż dla naprawienia jednego dzwona lub sprychy, całą obręcz zdjąć trzeba.

Przy naznaczaniu kołom wysokości, należy starać się osiągnąć korzyści kół wysokich, a uniknąć niedogodności onychże, przyczém na następujące punkta zważać trzeba: Na kołach wysokich jedzie się lżéj i dogodniéj, gdyż one zmniejszają siłę tarcia, łacniéj pokonywają wszelkie zawady i przeszkody, nie wpadają stosunkowo tak głęboko w miękką ziemię, jak koła niskie; mniéj robią obrotów, a więc mniéj spotrzebują smarowidła: nie tak prędko rozgrzewają osie, i ponieważ ich piasty mniéj walają się błotem, nie zarzynając pod szenkle. Niekorzyści wysokich kół zaś są, że są mniéj trwałe, mianowicie, że wnet obruchują się sprychy, że wozy na wysokich kołach łatwiéj wywracają, trudniejsze są do kierowania, i że przykrzéj jest kłaść na nie ciężar.

c. Koléj.

Pod koleją rozumié się głównie odległość dwóch kół na jednéj osi będących. Ponieważ zaś końce osi bywają nieco pochylone ku ziemi, więc też odległość kół jest u góry większa jak u dołu. Kolej odmierza się na ziemi, od środka do środka dzwona biorąc. Szeroka koléj ma tę korzyść, że jéj konie nie zadepcą kopytami. i że wóz nie tak łatwo się wywróci. Czém szerzéj idą koła od siebie, tém szerszy można téż dać pukład, a tém samém, tém więcéj można na wóz nakłaść.

d. Dyszel.

Cel i przeznaczenie dyszla są rozmaite, i to następujące:

1. nadaje wozowi lub saniom kierunek, i w takowym go utrzymuje;
2. służy do zakładania więcéj koni i
3. do powstrzymania lub zupełnego zatrzymania w biegu powózki.

Dyszel powinien miéć taką długość, iżby obok niego można zaprządz konie, któreby wygodnie mogły iść naprzód, a przy cofaniu woza, żeby koła nie zachodziły koniom na nogi, ni im téż przeszkadzały w biegu.

e. Skrgty i podyma.

Dyszel nie zostaje w bezpośredniém połączeniu z przodkiem czyli z przednią osią, tylko jest osadzony w skręta, które przechodzą przez oś na obie strony, i są ściśnione w przodku, a rozwarte za osią. Kąt, którem dyszel tworzy ze skrętami, nie powinien być ani zbyt ostry, ni téż za tępy, czyli rozwarty. W pierwszym razie nie byłby dyszel dostatecznie umocowany i podparty, a w drugim wychodziłyby skręty po za osią za szeroko, a jedno jak drugie byłoby niekorzystne. Przedłużenie skrętów po za osią potrzebne jest dla tego, iżby można blisko końców przytwierdzić podymę, któraby przez parcie na rozworę utrzymywała dyszel w linji pozioméj, lub téż cokolwiek ku górze wzniesioną. Ma tę korzyść, iż nie traci się téj siły, któraby potrzebną była na początku ciągnienia do podniesienia dyszla, a prócz tego, iż sprawia odkólnym koniom ulgę, któreby cały niemal dyszel trzymać musiały.

f. Nasad.

Nasad jest częścią osi, a mianowicie jest to szeroki kawał drewna, przymocowany do środka osi i niejako wiérzch jéj czyli pokrycie stanowiący. Przyczynia się wiele tak do umocowania osi, jako też do utrzymania skrętów, a zachodzące końce nad szenkle osłaniają je przed błotem. Nasad u zadu służy zarazem do zatknięcia weń kłonic.

g. Ryczon.

Spoczywa na osi przedniéj, z którą jest za pomocą sworznia spojony, ma dwie kłonice, między któremi znajduje się pukład. Ponieważ

na sworzniu obracać się może, więc też bardzo ułatwia skręcanie woza. Ryczon nazywają też miejscami kierakiem, a sworzeń sierdzieniem.

h. Barki.

Służą do zakładania postronków, a są złozone z wagi i dwóch orczyków. Bark tylny (czyli waga) bywa pospolicie nieruchomy i do dyszta przytwierdzony; przedni zaś zazwyczaj jest ruchomy i u dyszla wiszący. Waga połączona jest także z osią przez lągwie. Będąc przytwierdzona, ma tę korzyść, że łatwiéj wóz kierować, ale ma tę niedogodność, iż nie można się przekonać, czy koń ciągnie jeden jak drugi. Jeżeli waga jest ruchoma, tedy bywa zachaczana za mały żelazny kołek wbity w dyszel wśród skrętów. Bark przedni opatrzony jest w kółko, które przekłada się aż za hak lub kołek na końcu dyszla. Niekoniecznie jest potrzebném, aby u przedniego barka znajdowały się orczyki.

i. Rozwora i śnice.

Służą do połączenia przodka z zadem. Snice są jakoby skrętami u zadu, lecz nieruchomemi. i są z rozworą spojone żelaznêm kółkiem. Na przodku rozwory znajduje się dziura, a najczęściéj żelazny oków z uchem lub dziurą, przez którą przechodzi sworzeń z wierzchołka ryczona włożony i łączy zad z przodem. Rozwora nie powinna być zbyt długa, gdyżby tylko utrudzała jazdę i skręcanie i osłabiłaby wóz. któryby w samym środku bardzo łatwo mógł się złamać. W ogóle zawisła ona od pokładu i od gatunku i wielkości ciężaru ładować się mającego.

k. Stosunek kół przednich do zadnich.

Położenie ich po za sobą musi być takie, aby zadnie koło o włos wchodziło w koléj przedniego, co gdyby tak nie było, musiałoby każde koło osobną robić koléj, a toby poruszenie woza niezmiernie utrudzało. Koła przednie powinny być niższe od zadnich, i to o tyle, aby pokład przybrał linją poziomą. Że koła przednie są niższe, to też właśnie przyczyniają się do łatwiejszego skręcania woza.

F. Wóz na dwóch kołach, ezyli biéda.

Przydatną jest szczególniéj do zwożenia pomniejszych ciężarów, a ma stosownie do przewożących rzeczy albo drabiniasty pokład, albo też pudło z desek przymocowane do osi. Biéda z pudłem dobra jest do zwożenia piasku, gliny, marglu, ziemi i t. p., mianowicie przy ulepszaniu ról, a bywa tedy tak urządzona, iż pudło daje się opuścić na tył, albo też ma w tyle zasuwkę, którą według upodobania można wyjąć i ładunek spuścić. Powózka taka trudno się nakręca. Ma pospolicie dwa dyszle, pomiędzy które koń się wprząga i unosić je musi. Potrzeba dobrego i mocnego konia do powózek tego rodzaju W środku między dyszlami jest bark.

G. Sanie zwyczajne.

Są tak prostego składu i tak powszechnie znane, iż szczegółowę ich opisanie byłoby zbyteczne.

GOSTOMSKIEGO JAKÓBA

EKONOMJA ALBO GOSPODARSTWO ZIEMIAŃSKIE

dla porządnego sprawowania ludziom politycznym dziwnie pożyteczne

(Dalszy ciąg).

LIST DZIESIĄTY.

Lato.

Sprzątanie z pola rychłe, to nie mały pożytek uczyni, iże 193) się wczas bydło rozpuści: *bo się tłusto może zawrzeć na zimę.* A to bydło, co do kuchniej, puscić ma kazać Urzędnik w inszą paszę wczas, skoro na wiosnę.

Kiedy żyto wożą, tedy wieczór Urzędnik ma wyjechać, a naznaczyć póki żyto brano, a nazajutrz, wyjechawszy—obejźrzeć jeźli zpełna. kiedy poczną wozić.

Pastawniki aby w takiem ogrodzeniu były, coby w jesieni i na wiosnę zadna rzecz w niem nie była—jedno coby wroty 194) z dwora puszczano, do których koni nie puszczać, aż masztalerze, pierwéj go w koło objechawszy, opatrzą.

Spasi, szkód, pilnować, bo to już więtsza szkoda, niż niesiać, gotowe stracić; a w czas zapowiedzieć łąki i zboża, aby szkoda nie była.

Lecie ogórków nasolić, (czego się uczyć u gospodarzów)—aby je ak solić, aby trwać mogły: czego Urzędnik, Dworka dojźrzeć ma i umieć.

Płótna bieląc strzeż aby na dżdżu nie legały (kiedy się zadżdży), bo mu bardzo szkodzi, prędko zgnije: dla tego dobry gospodarz albo gospodyni blichu się strzeże, gdy się tak 195) dobrze doma sprawić może.

Lecie ryby suszyć najlepiéj, kto chce dobre mieć: wszako-ż zawszdy, kiedy jest tego nazbyt a wpuścić nie ma-ż gdzie, tedy jeji 196) szkoda wyrzucić—i owszem, ususzyć.

Siano ma być uprzątnione przed żniwy, kto chce aby dobre miał. Bo trawa stara nie może tak dobrem sianem być, jako ta którą za młoda potnie: i prędzéj i lepiéj uschnąć może przed żniwy—albo we żniwa.

Kędy siano miąsze łąka rodzi, tedy ja siec skoro po Swiątkach, a będzie dobre: i drugie dobre przed ś. Bartłomiejem będzie pewne. Siano też drobne chcesz-li mieć dobre, tedy nie dopuszczaj się mu albo trawie starzeć, bo-by się już odmieniło.

Łąki które się dwakroć siec nie dawają, tedy je sprzątnąć o św Wawrzyńcu—a przed ś. Bartłomiejem.

Potrawy późne lepiéj wypaszać niż siec, wszako-ż nie na każdem miejscu i nie każdy rok—owa kiedy je już słońce ususzyć nie może.

Kędy błota są, na których trzcina godna do przykrywania, lecie, kiedy wyschnie, żąć to kazać, a zimie kosą siec po ledzie. Jeśli dworo-

---

193) Poniewaz.
194) Wrotami.
195) --tak samo.
196) je.

wi tego nie trzeba, pewnie kmiotkowi trzeba...... bo jako suknie na grzbiet, tak przykrycia na dom trzeba.

Urzędnik i Dworka ma mieć z lata zioła na lekarstwo dla owiec od powietrza. A tego czasu, gdy powietrze na nie przychodzi, dawać im w czas—jeszcze przed tem—acz owa *Dryjakiew* (co ją z-za morza noszą w faseczkach) na to jest dobra, albo więc 197) *Bobek* z gorzałką w parzą mięszając.

Kędy woda daleko, studnią lepiéj mieć bliżu. A w dworze ma ich być kilko, bo woda potrzebna,—które-to studnie czasów próżnych przelewać, aby się woda nie psowała. A to opatrzyć, kędy wodę dwa wożą, aby to jeden sprawił: i każdą rzecz—wielki pożytek 198)—tak łacnić, (kędy może być): *co dwaj robią, aby jeden zrobił.*

Brony dwie jeden, a drugi grabie ma mieć—perz uprawić.

Jarki, tatarki, każdy baczny gospodarz nie ma wiele siać, okrom przygódy nie w czas zimie zasianego zboża; bo bywa to: że jesień niepogodna, a mróz rychły ozimine opóźni, tedy nie lża 199) jedno jarzyną ratować.

Na wiosnę u stawów, kędy się ryby trą, straż zawsze ma być—jako i inszych czasów.

Kmiotkowie i sami mają upominać, aby nieczystego zboża nie siano, bo to ich praca, gdy muszą pleć—dla łotra Urzędnika albo Włodarza niedozornego.

Barany odejmować od owiec, i tak je przypuszczać, coby się na czas dobry lęgły jagnięta—bo tem owce schodzą 200) u głupich gospodarzów......

Kokosze dańne do jednego folwarku rządnego dawać, a tam-ztąd jajca odebrawszy, kokoszy podkarmić i do kuchniej—zjeść. Bo dworka ma osobno swe gospodarstwo ukazać, dannych z niem nie mieszając.

Stadu piątno, bydłu znak, owcom—także dla odmienienia skór, gdy zdechnie.

W lesie kiedy siana siekają gęstym. z wozem każdy co zaraz 201) trawę brać! bo ich trudno dojźrzeć: a to wszyscy jednako uiech wywiozą albo na noszach wyniosą, bo w lesie nie uschnie rychło.

Jarzynę łacniéj wypleć, niźli ją kupować cudną na nasienie. A żyto w pszenicy na kaszę wyżynać.

Łotrom—chłopom tak zboże na nasienie dawać: Ławnicy niechaj wezmą i sami niechaj siewu dojźrzą co wysieje który: a jako w jesieni, na targu wyciągnąwszy, ławnik odda, ma sam Rewizor albo sam Pan przy liczbie oglądać każdego zboża po trosze nasienia, zwłaszcza nasienia jarego, jeźli czysto 202) siano, którego przecie dla nasienia pleć część, coby z 203) nasienie było. A gdyby tego w folwarku tak czystego nie było, z inszego przywieźć albo nawet kupić: bo tego źli Urzędnicy albo Włodarze nie baczą: *a po rozkazaniu mało, kto się sam nie dojźrzy.*

---

197) —więcéj, lepiéj (skrócone).
198) Domyślne: jest.
199) —nie łatwo.
200) Zdychają.
201) —co tchu.
202) Domyślne *ziarno.*
203) —przynajmniéj, tyle ile.

(Dalszy ciąg nastąpi).

W upłynionym tygodniu sprowadzono do Warszawy (prócz tego co w spichrzach znajduje się): żyta czetwerti 1464, Pszenicy czet. 2455, Jęczmienia czet. 437, Owsa czet. 2524, Grochu czet. 213, Gryki czet. 88, Kaszy jęczmiennéj czet 102, kartofli 1991, Siana pudów 19,830, Słomy pudów 8605.

Srednie ceny żywności na targach Warszawy i Pragi.

Od Dnia 17 do 24 Listopada 1855 roku.

	Od rs.	Od kop.	Do rs.	Do kop.
Zyta czetwert	11	86½		
Pszenicy „	15	24½		
Grochu	12	30½		
„ cukrowego	—	—		
Fasoli	13	64		
Gryki	7	87		
Jęczmienia	8	69		
Owsa	5	41		
Mąki pszen. przedniéj	20	66		
„ ordynarnéj	15	18½		
„ żytnéj pytlowéj	12	18		
„ gryczanéj	13	77		
Kaszy jaglanéj	15	98		
„ gryczanéj zw.	15	38		
„ drobnéj	28	4		
„ jęczm. perł.	28	29		
„ „ ordyn.	13	52		
Siana pud	—	33		
Siana fura 1-konna	3	30	5	10
„ „ 2-konna	5	10	7	—
Słomy pud	—	22	—	—
„ fura zwycz.	2	25	4	50
Drzewa sosn. sążen	7	44	—	—
Wół dobry	39	—	59	—
„ sredni	37	35	—	—
„ lichy	22	96	—	—
Ciele	—	—	—	—
Baran	—	—	2	10
Wieprz dobry	18	—	20	—
„ sredni	16	—	17	—
„ lichy	13	—	14	—
Masła pud	8	40	—	—
Słoniny „	5	80	—	—
Kartofli czetwert	3	81	—	—
Okowity wiadro	5	24	—	—
Szumówki wiadro	3	14	—	—

Sprowadzono w d. 11 (23) listopada r. b. 1855 z Cesarstwa Rossyjskiego przez tutejszych kupców: wołów sztuk 740 z różnych miejsc Królestwa —ogółem wołów sztuk 740, wieprzy 666, cieląt — z tych zakupili rzeźnicy tutejsi wołów sztuk 534, wieprzy 504, baranywszystkie.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIEJ.

Dnia 12 (24) Listopada 1855 roku	ŻĄDAJĄ Rs.	ŻĄDAJĄ kop.	DAJĄ Rs.	DAJĄ kop
MONETY.				
Pół-Imperyały	5	62½	5	60
Hollenderskie dukaty nowe	—	—	—	—
PAPIERY.				
Obligi skarbowe 4-proc. za 100 rs. oprócz kuponu	79	40	—	—
Listy zast. białe II okresu (oprocz kuponu) za 100 zł.	—	—	—	—
„ „ „ III „ „ „ za 15 rs.	15	26	15	24
„ „ Serye wylosowane	—	—	—	—
Obligacye cząstkowe na 500 zł. oprócz kuponu	—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B. na 200 zł. bez procentu.	—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwid. za 100 zł.	—	—	—	—
Nowa rosyjska pożyczka z r. 1854 oprócz kuponu	94	92	—	—
WEXLE.				
Berlin 100 talarów 2 m.	102	30	102	15
Gdańsk 100 tal. 2 m.	—	—	—	—
Hamburg 300 BMk. 2 m.	155	70	—	—
Londyn 1 funt sterl. 3 m.	6	57	—	—
Petersburg 100 rs. 1 m.	99	50	—	—
Paryż 300 franków 2 m.	82	20	—	—
Wiedeń 150 złr. 1 m.	93	60	—	—
Wrocław 100 tal. 2 m.	—	—	—	—

Wartość Kuponu bieżącego od Obligów skarbowych rs.— kop. 60
„ „ „ od Listów zastawnych kop. 25⅓
Nowa rossyjska pożyczka rs.— kop. 58⅓

W drukarni J. Unger.—Wolno drukować. — W Warszawie dnia 12 (24) Listopada 1855 r. — Starszy Cenzor, sekretarz kolegialny. T. Hertz.